

シスター・シップ・アレストに関する覚え書き

志 津 田 一 彦

目 次

1. はじめに
2. シスター・シップ・アレストの概略
—William Tetley教授の見解を中心に—
3. 国際会議における動向
4. 総括
[資料]
 1. 1952年船舶アレスト条約原文
 2. 1985年船舶アレスト改正条約案原文

1. はじめに

1952年5月10日にブラッセルで成立した海上航行船舶のアレストに関する若干の規則の統一のための国際条約⁽¹⁾ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEAGOING SHIPS, BRUSSELS, MAY 10, 1952.以下、1952年船舶アレスト条約と略す。) について、批准(Ratification)した国家は、Belgium (1961年4月10日), Egypt (1955年8月24日), France (1957年5月25日), Germany(F.R.) (1972年10月6日), Great Britain and Northern Ireland (1959年3月18日), Greece (1967年2月27日), Holy See (1956年8月10日), Italy (1979年11月9日), Netherlands (1983年1月20日), Portugal (1957年5月4

日), Spain (1953年12月8日), Yugoslavia (1967年7月25日) であり, 受諾⁽²⁾ (Accession) した国家は, Algeria (1964年8月18日), Bahamas (1965年5月12日), Benin (1958年4月23日), Cameroon (1958年4月23日), Centrafrica Republic (1958年4月23日), Comore Isles (1958年4月23日), Congo Popular Republic (1958年4月23日), Costa Rica (1955年7月13日), Cuba (1983年11月21日), Djibouti (1958年4月23日), Dominican Republic (1965年5月12日), Fiji (1970年10月10日), France Overseas Territories (1958年4月23日), Gabon (1958年4月23日), Germany Land Berlin (1972年10月6日), Great Britain and Northern Ireland (Overseas Territories) (Antigua, Cayman Islands, Montserrat, St.Christopher Nevis, Anguilla <1965年5月12日>, St. Helena, St.Lucia, Belize, Turks's Isles and Caecos <1965年9月21日>, Bermuda <1963年5月30日>, British Virgin Islands <1963年5月29日>, Falkland Islands and dependencies <1969年10月17日>, Gibraltar, Hong Kong <1963年3月29日>, Guernsey<1965年12月8日>, Granada<1965年5月12日>), Guiana (1963年3月29日), Guniea Republic (1958年4月23日), Haiti (1954年11月4日), Haute-Volta (1958年4月23日), Ivory Coast (1958年4月23日), Khmere Republic (1956年11月12日), Kiribati (1965年9月21日), Malagache Republic (1958年4月23日), Mauritania (1958年4月23日), Mauritius (1963年3月29日), Niger (1958年4月23日), Nigeria (1963年11月7日), North Borneo (1963年3月29日), Paraguay (1967年11月22日), Poland (1976年7月16日), Sarawak (1962年9月28日), Senegal (1958年4月23日), Seychelles (1963年3月29日), Solomon Isles (1965年9月21日), St.Lucia (1965年5月12日), Sudan (1958年4月23日), Switzerland (1954年5月28日), Syrian Arabic Republic (1972年2月3日), Tchad (1958年4月23日), Togo (1958年4月23日), Tonga (1978年6月13日), Tuvalu (1965年9月21日), Zaire Republic (1967年7月17日) である。⁽³⁾

近時の国際海運立法で中心的な国際連合の機関である, 国際海事機関

(IMO=International Maritime Organization) と国連貿易開発会議 (UNCTAD=United Nations Conference on Trade and Development) が、1926年および1967年海上先取特権・抵当権条約、1952年船舶アレスト条約の改正問題を作業計画のなかに採り上げると、1981年に決定したことに端を発し、万国海法会が、1952年船舶アレスト条約の見直し作業に着手したのである。すなわち、万国海法会は、上述の3条約の生みの親で、これら国際連合機関のこの立法活動に国際的専門家団体として積極的に援助・協力することが適当と判断し、海上先取特権・抵当権条約の改正についての国際小委員会（委員長は、万国海法会会長フランシスコ・ベルリンジェリ教授）と船舶アレスト条約改正国際小委員会（委員長は、デンマークのアラン・フィリップ教授）の2つの小委員会を設置して、それぞれの改正問題を検討することとなる。そして、IMO、UNCTADへの具体的な協力方法は、これら国際機関が検討する際の基礎としての改正条約案の作成であり、その採択を1985年のリスボンの国際会議で行なうことが、1983年6月2日ベニスの万国海法会総会で決定された。そして、これに従い、1985年5月19日～25日、ポルトガルリスボンで開催された第33回万国海法会国際会議（船舶のアレスト問題の他、1967年海上先取特権・抵当権条約の改正、衝突損害賠償の問題、海上運送状〈Sea-Way Bill〉の問題もとりあげられた。）で、1952年船舶アレスト条約を改正するための条約案(Draft Revision of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-Going Ships, Done at Brussels, May 10th, 1952. 以下、1985年船舶アレスト改正条約案という。)が採択された⁽⁴⁾。このリスボン会議参加各国海法会は、アルゼンチン、オーストリア、ニュージーランド、ベルギー、ブラジル、ブルガリア、カナダ、チリ、中国、コロンビア、チェコスロバキア、デンマーク、フィンランド、フランス、東ドイツ、西ドイツ、ギリシア、インド、アイルランド、イスラエル、イタリア、日本、メキシコ、オランダ、ナイジェリア、ノールウェイ、パナマ、ペルー、ポーランド、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、スイス、イギリス、アメリカ、ベネズエラ、ユーゴスラビ

ア、ソ連の合計38ヵ国37海法会（オーストラリアとニュージーランドは2国で1つの海法会を設立）である。日本海法会は、鴻理事長をはじめとして、学会、海事法曹、海運業界、保険業界からなる14名の代表団を派遣し、アレスト問題の審議には、主として、青山善充東大教授、守谷英隆弁護士、落合誠一成蹊大教授が参加された⁽⁵⁾。

万国海法会は、1985年秋には、1985年船舶アレスト改正条約案およびそれについてのフィリップ教授の報告書をIMOとUNCTADに送付する予定で、これを受けての両機関の検討作業は、近い将来に開始される見込みであり、改正条約案の意義は重要である。落合教授は「船舶のアレストは、海上企業活動に携わる船主、荷主、銀行等金融業者、保険業者、荷役業者、代理店業者などの多数の関係者に重大な影響を与えるものであり、とりわけ、世界有数の船主国でもあり、かつ荷主国でもあるわが国にとっては、船舶アレスト法規制の国際的統一は、大きな意味を有する。」と述べられる⁽⁶⁾。

以下、シスター・シップ・アレストに焦点を絞り、William Tetley教授（of the Bar of the Province of Quebec; Professor of Maritime Law, McGill University; Visiting Professor, Tulane of University）の見解に従って、その概略を述べ、国際会議における議論を踏まえながら、わが国の問題状況について、若干の検討を加えようと思う。

2. シスター・シップ・アレストの概略

——William Tetley教授の見解を中心⁽⁷⁾に——

1. 序

17～18世紀において、海事における訴訟を開始する通常の方法は、該被告（人）⁽⁸⁾（the defendant）のarrestか、彼の動産のarrest⁽⁹⁾によった。その被告（人）が見い出されないか、不在の場合には、彼の諸船舶（ships）を含めて、その領域内にある彼の財産のいずれもが、海事裁判所から発せられる手続である、海事におけるattachmentによってとらえられうる。それが、彼のappearance（出頭、

応訴)を強制し、担保規定を強制するよう⁽¹⁰⁾にである。この手続は、1800年までには、もはや使用され⁽¹¹⁾ず、そして、おそらく、コモン・ロー裁判所が、海事裁判所の管轄権を減縮した際に、恐らく失われた。そのattachmentのdemiseは、次のことを意味した。すなわち、財産のarrestは、対物訴訟からのみ生じ、加害船舶や積荷の所有者以外のあらゆる財産をarrestする可能性は、取り除かれるということである。しかし、もし、該船舶や積荷の所有者が、対物訴訟の中であらわれた⁽¹²⁾ (appeared) ならば、そのとき、彼は対人訴訟における訴訟のa defendantと同じよう⁽¹³⁾に取り扱われ、そして、判決が、彼のあらゆる財産に対して執行されるであろう。

しかしながら、イギリスのようなコモン・ロー諸国の海事管轄権とは対照的に、Civil Law諸国は、加害船舶のseizureばかりでなく、彼によって所有される他船 (other ships) を含むthe defendantの他の財産のseizureも許し続けた (例えば、仏民法2092条を見よ⁽¹⁴⁾)。Civil Lawの判決の前に執行される場合には、この手続は、conservatory attachmentないし“saisie conservatoire”⁽¹⁵⁾として知られている。

II. 1952年航海諸船舶arrest条約

コモン・ローシステムとCivil Lawシステムの中の妥協的な解決は、1952年のThe International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Seagoing Ships, 1952に至⁽¹⁶⁾った。この分析の目的のためには、本条約の次の諸規定が特に適切である。

第3条(1):

…ある権利の主張者 (a claimant) は、(それに関して) 海事クレームが発生した特定船舶か、海事クレームが発生した時、その特定船舶の所有者であった人によって所有されている他のあらゆる船舶をarrestすることができる。

第3条(2):

諸船舶 (Ships) は、すべての持分 (all the shares) が、同じ人か人々によって所有されている場合には、同一所有権 (ownership) の中にあると考えられる

べきである。

第3条(3)：

…もし、ある船舶 (a ship) が、そのような管轄権のどの1つにおいてarrestされたならば、あるいは、保釈金又は他の担保が、その管轄権において与えられたならば、…同じ海事クレームのために、同じ権利の主張者 (claimant) による該船舶のいかなるその後のarrestあるいは、同じownership内にあるいかなる船舶のいかなるその後のarrestも却下され、そして該船舶は解放される…

第3条(4)：

a charterに関するケースにおいて、ある船舶 (a ship) のdemiseによって、該定期傭船者、かつ登録された所有者でない者が、その船舶に関する海事クレームの点で責任がある場合には、その権利の主張者は、demiseによる該定期傭船者のownershipにあるその船舶又は他のいかなる船舶も (such ship or any other ship)、この条約に関する規定に従って、arrestすることができるであろう。しかし、登録された所有者のownershipの範囲にあるどの他の船舶も (no other ship)、その海事クレームの点では、arrestの責を負わせるべきではない。本項の規定は、1船舶の登録された所有者以外の1人の人が、その船舶に関する1つの海事クレームの点で責任がある、あらゆるケースに適用するべきである。

かくして、当条約は、次のように規定している。すなわち、ある船舶 (a ship) のjudicial arrestは、ある海事クレーム (a maritime claim) の点において、1船舶 (one ship) にのみ限定されると規定している。しかし、船舶 (ship) は、その登録された所有者が、その海事クレームについて責任のあるケースにおいて、該加害船舶か、同じownershipにある他のあらゆる船舶 (any other ship) であろうことを規定している。登録された所有者が責任のない場合には、該加害船舶⁽¹⁷⁾か、その海事クレームについて責任のある人によって所有される他のあらゆる船舶 (any other ship) は、arrestされるであろう。

III. Arrest—連合王国

1) シスター・シップ・アレスト—英国

シスター・シップ・アレストは、実は、1つのattachmentであり、この場合には、該シスター・シップの1 attachmentである。あるattachmentのように該シスター・シップ・アレストは、その加害船舶に対する該海事リーエンが、そのシスター・シップに対して強行可能(enforceable)となることを意味してはいない。⁽¹⁸⁾例えば、加害船舶に対して衝突のためのa maritime lineを有することができる権利の主張者は、そのシスター・シップに対して、ある同等の海事リーエン(an equal maritime line)を取得しない。その加害船舶のみが、その海事リーエンに従うのである。⁽¹⁹⁾該シスター・シップに対しての自らの担保を強行する権利の主張者は、そのシスター・シップに対して残存するすべての海事リーエンの⁽²⁰⁾後に、ただ固有のもののように、ランク付けられている。というのは、そのシスター・シップに対する該リーエン所持人の諸権利は、尊重されなければならないからである。その加害船舶に対する諸権利の主張者は、実のところ、単なる制定法上の権利ないし、そのシスター・シップに対するattachmentに似た何かを持っているだけである。

2) その海事attachmentは、18世紀に消滅したか。

その海事attachment手続は、1800年までに使用されなくなった。⁽²¹⁾しかし、*The Heinrich Björn*事件において、⁽²²⁾Fry L.J. は、それを復活した、あるいは、その権利は、未だ存在しているという見解を少なくとも有した。というのは、海事裁判所はCivil Lawによって規制されていたからである。⁽²³⁾Fry L.J. は、1840年the Admiralty Court Actが、その債務を負っている人に属している財産のどれも、⁽²⁴⁾a sister shipを含めて arrestすることを、そのnecessariesmanに許しているという見解を持った。

*The Beldis*事件において、⁽²⁵⁾しかしながら、Boyd Merriman卿は、Fry L.J. によるとその発見は、obiterであるという見解を持った。⁽²⁶⁾海事裁判所において利用可能な訴訟手続の歴史についての詳細な考慮のあとで、彼は、海事におけるそのattachmentの権利は、19世紀には復活していなかったと結論づけた。⁽²⁷⁾その結

果, Fryは誤っているという見解を, Merrimanは持った。

3) 1956年The Administration of Justice Act

1959年3月18日, 連合王国は, the Arrest of Seagoing Ships Convention, 1952を批准した。(ratified)。しかし, その批准にも拘わらず, その条約の全体は, 1956年the Administration of Justice Actによって, イギリス法として充分には作成されなかった。⁽²⁸⁾第1に, 1956年法は, 1船舶の該arrestのために, ある条件(certain conditions)を課した: たとえば, 第3条(4)は, 人的責任をarrestの可能性にリンクしている。⁽²⁹⁾更に, いくつかの判決は, 第3条(4)における“charterer”の用語は, demise chartererを意味するという見解を持っ⁽³⁰⁾た。

第2に, シスター・シップ・アレストは, 上述の制限によって影響を受けたばかりでなく, シスター・シップは, 第3条(4)(a)によって責任があるであろう, 当該人によって, 「利益を受けるべく所有され」(“beneficially owned”)なければならなかった。「利益を受けるべく所有される」とは, 「法的なownershipによって伴われるか否かに拘わらず, equitable ownership」を意味すると考えられた。そして, この用語は, いわゆるdemise charterを包含するほど, 十分広くはな⁽³¹⁾かった。

第3に第3条(4)(b)で「前述した, 利益を受けるべく所有されている」という用語は, その加害船舶の所有者によって所有されている1船舶(a ship)に対するsister ship arrestを制限するものとして, 取り扱われてきた。⁽³²⁾これは, 明らかに, the Arrest Conventionの第3条(3)を反映している。しかし, 本条約の第3条(4)は, 海事クレームに責任のある該chartererによって所有されている1船舶のarrestを明確に規定している。

4) The Supreme Court Act, 1981

1981年The Supreme Court Actは, the Administration of Justice Act, 1956⁽³³⁾を廃した。そして, 1956年連合王国法以上に, 1952年Arrest Conventionに完全な効果を与えるのに, より近くなっている。特に, 第21条(4)(b)(ii)は, 「該関係当事者(the relevant person)が, そこにおけるすべての部分に関して, 利益

を受けるべき所有者である、あらゆる他の船舶 (any other ship)」のアレストを許している。「関係当事者」という用語は、そのsectionの中で、「ある人的な訴訟において、そのクレームに責任があるであろう人」をさしていつている。そして、該所有者ばかりでなく、該傭船者をも含めている。このようにして、1981年の第21条(4)(b)は、1952年Arrest Conventionの第3条(4)に大いに近い。

この規定の効果は、権利の主張者に、arrestすべき船舶の意味のある広い選択を与えることである。彼は、次のいずれかをarrestできる。

- a)加害船舶(もし、人的に責任があるであろう人によって、利益を受けるべく所有され、もしくは、demiseによって傭船されているならば)；あるいは
- b)次に掲げる者のいずれかによって利益を受けるべく所有されている他のあらゆる船舶 (any other ship)：

- (1)その加害船舶の所有者、又は
- (2)該傭船者、又は
- (3)該加害船舶の占有又はコントロール中にある人

((1)(2)(3)が、人的にその請求上責任があるであろう限りにおいて)

1981年The Supreme Court Actは、まだ完全には、その条約に従っていない。⁽³⁴⁾特に、The Supreme Act1981年は、諸船舶 (the ship) に対する総てのclaimsをカバーしていない。しかし、人的に責任がある人が、権利発生原因が生じた時の諸船舶の所有者か、傭船者、そして、その訴訟がおこされた時のそのシスター・シップの所有者である場合、それらのclaimsのみをカバーしている(第21条(4))。

その加害船舶とは対照的に、そのシスター・シップは、その権利発生原因が生じたときと、訴訟が起された時の両時点において、その関係当事者によって、利益を受けるべく所有されていなければならないかは、明確ではない。たとえば、人的にそのクレームについて責任のある1傭船者が、権利発生原因が生じた後ある船舶 (a ship) を売却する場合、その船舶はシスター・シップ・アレストに従うのであろうか。人は(私なら)(One) そう思うであらう。

1981年のthe Supreme Court Actの第20条(2)(d)と第21条(4)の規定によって、ある船舶 (a ship) によって受けた損害のために、シスター・シップ・アレストは、これ以上存在しないことは、注目に値する。

5) 対物的処置と対人的処置 (Proceeding in rem and in personam)

もちろん、人的判決後、人は、その被告のすべての諸船舶を含んだ彼の財産のどれに対しても、その判決を執行するかもしれない。ひとたび、an appearance (ある、出頭・応訴) が、1 船舶に対する対物訴訟において提出されるならば、その訴訟は、あたかも人的であるかのように進行し、そしてその終局判決 (the final judgment) は、その被告の財産のすべてに対して満足を受けるであろうこともまた、注意されるべきである。⁽³⁵⁾ それにも拘らず、対物訴訟において、appearance (出頭・応訴) がなければ、その訴訟は、その船舶 (the ship) に対してのみ継続し、人的に所有者に対しては、継続しない。この場合には、その所有者の財産に対して、判決後に執行はありえない。⁽³⁶⁾

IV. カナダ—シスター・シップ・アレスト

カナダは、いわゆる1952 Arrest of Seagoing Ships Conventionを批准していない、その結果、the Federal Court Actは、シスター・シップ・アレストを認めていない。

V. フランス—シスター・シップ・アレスト

フランスは、いわゆる1952 Arrest Conventionの加盟国である。それで、その条約について1 当事国に属しているa seagoing shipの場合に、シスター・シップ・アレストは可能である。

VI. 合衆国—シスター・シップ・アレスト

1) 合衆国は、いわゆる1952 Arrest Conventionの加盟国ではないが、Supplemental Rule Bによって、the Admiralty attachmentを有している。⁽³⁷⁾ 結果として、1 シスター・シップは、その債務者の他のあらゆる財産のように差押えられる (can be attached) が、ただattachmentが可能な場合に限る。

2) 人的なattachment—Supplemental Rule B⁽³⁸⁾

人的訴訟手続において、権利の主張者は、被告がその地域で発見されない場合には、その地域内における該被告の動産 (goods) の即座の attachment を同時に請願する (pray for) ことができる。その手続は Supplemental Rule B で持ち込まれるが、これは部分的には次のような内容である：

(1) 利用できる場合；訴状 (Complaint)、宣誓供述書 (Affidavit)、そして訴訟手続 (Process)。— あらゆる人的な海事クレーム (any admiralty or maritime claim) に関して、該被告が、その地方で見出されない場合には、訴求されている額まで、(証拠・宣誓などによって) 立証された訴状は、その訴状に記されている諸々の第三債務者 (garnishees) の手にある該被告の物品 (goods) や動産 (chattels)、あるいは債権 (credits) そして人的財産 (effects) を attach するための訴訟手続 (process) への、1 嘆願 (a prayer) を含んでいるであろう。

Rule B の下での attachment は、多くの点で、Civil Law の saisie conservatoire (conservatory attachment)⁽³⁹⁾ に類似している。それは、また同時に連合王国で発達したいわゆる Mareva injunction⁽⁴⁰⁾ にもいくぶん類似しており、適正手続が合衆国における Supplemental Rule B と C に基づいて攻撃するようなものである。

3. 国際会議における動向

1952年船舶アレスト条約改正のための検討作業は、フィリップ教授を中心とする作業グループが作成した、1983年11月3日付の各国海法会に対する質問状 (Questionnaire) の配付から開始され、これは全体で10の質問事項からなり、1952年条約改正の主な問題点は次の通りである。⁽⁴¹⁾ ①海事請求権 (Maritime claim) の範囲の問題、②海事先取特権の被担保債権の場合を除いて、海事請求権の義務者以外の者が所有する船舶 (第三者所有船舶) アレストをどの範囲まで認めるべきか、③いわゆる姉妹船 (Sister ship) のアレストについて姉妹船の範囲をどうすべきか、④違法なアレストに基づく損害賠償に関する担保提供の

規定を設けるべきか、⑤アレストがなされた国の裁判所（Forum arresti）は、本案請求権についての裁判管轄権を有するとすべきか、⑥条約中に、外国本案判決、仲裁判断の承認、執行に関する規定を設けるべきか、がそれである。いずれも、本稿に間接的には関連性を有するが、③が特に直接的に関連する事項である。

第1回国際小委員会では、姉妹船のアレストに関連して、1952年条約3条2項の同一の所有の解釈については結論は出ず、それに関連していわゆる法人格否認問題（Problem of “piecing the corporation veil”）をどう扱うかが提起された⁽⁴²⁾。第2回国際小委員会では、法人格否認の法理を持ち込むべきかが議論され、その点についてさらに検討することとなった⁽⁴³⁾。第3回国際小委員会は、法人格否認の法理に配慮した文言を括弧付ながら入れることになった⁽⁴⁴⁾。

1985年船舶アレスト改正条約案第3条2項は、姉妹船のアレストに関するが、落合教授は、同項について概ね次のように解説する。⁽⁴⁵⁾

「(a)本項は、アレストが許容される姉妹船の要件について規定する。ところで、そもそもアレストが可能な船舶の範囲については、イギリス法と大陸法とが鋭く対立する問題点のひとつであった（大陸法では、一般に、請求権の義務者所有の財産であれば、保全訴訟・執行が可能であるから、当然、義務者所有の船舶であればどれでもアレスト可能だが、イギリス法では、当該請求権の発生に關係する当該船舶に対してのみしかアレストを認めず、従って姉妹船のアレストは許されなかった）。1952年条約3条1項は、姉妹船のアレストを許容する規定を設け、この点では、イギリスがアレスト法規制の国際的統一の実現のため大陸法諸国へ譲歩したものとなっている。また船舶賃借人の所有船舶についても同様の定めを置いた（3条4項）。本条約案は、姉妹船のアレストを許容する原則を1952年条約から継受するとともに、その要件をより明確にするものとなっている。

(b)本項は、姉妹船としてアレストが許容される場合を2つに分けて規定している。

第1は、海事請求権の義務者が船舶の所有者である場合である。(2項前段(a))。すなわち、アレストが実行された時点で、そこで主張されている海事請求権の義務者によって所有され、かつ、その請求権の発生に関係した当該船舶の所有者であった者が所有する(落合教授は、この当該船舶の所有という要件が必要かはさらに検討が必要のように思われるとする。)当該船舶以外のすべての船舶がアレストが許される姉妹船となる。

第2は、海事請求権の義務者が船舶の賃借人、定期傭船者、航海傭船者の場合である(2項後段(b))。この場合は、アレストが実行された時点で、そこで主張されている海事請求権の義務者によって所有され、かつ、その請求権が発生した時点で、その請求権の発生に関係した当該船舶の賃借人、定期傭船者、航海傭船者であった者が、所有する当該船舶以外のすべての船舶が、アレストが許容される姉妹船とされる。

この姉妹船のアレストの要件は、1952年条約のもとでの姉妹船のアレスト・ルールを、より明確化させるものと考えられており、国際小委員会・国際会議を通してほとんど議論なしに承認された。

(c)本項後段は、前段の姉妹船のアレストを許容するルールは船舶の所有・占有に関する請求権については適用がないと規定する。従ってこれらの請求権については、その請求権の発生に関係した当該船舶のみのアレストが認められるだけである。本項後段は、国際会議の段階で入ったものであるが、同様の規定はすでに1952年条約3条1項にもあり、多数がこれを支持した。

(d)姉妹船のアレスト・ルールに関して、法人格否認の法理を導入するかどうかは、国際小委員会で検討がなされ、最終条約草案では、それを導入した場合の文言が括弧付きながら入れられていた(3段2項)。すなわち海事請求権の義務者によって『所有されている』(owned)場合だけでなく、『支配されている』

(controlled)場合にも姉妹船として認めるようにしようというのである。この問題は、国際会議のアレスト委員会の段階で多少議論されたが、大勢は、法人格否認の法理の適用は各国国内法に任せるべきで、アレスト条約において規定

を設けるのは適当でないとの立場であり、括弧書はそのなかの文言ともども削除となった。従って、本項の『所有』の解釈に法人格否認の法理を適用するかどうかは、それぞれの国の法が決定することになる。⁽⁴⁶⁾」

4. 総 括

前述の如く、リスボンの会議では、全体会議でアレスト委員会の設置が決定され、5月20日、21日、23日に条約草案の検討が行なわれ、(5月22日には、ドラフティング会議が開かれ、条約文言のつめの作業がなされた)、5月24日に全体会議が開かれ、逐条ごとの検討と採択が行なわれ、賛成23、反対3、棄権7によって条約案は、ここに最終的に採択されるに至ったのである(日本は賛成⁽⁴⁷⁾に投票した)。

しかし、わが国において、シスター・シップ・アレストの制度を導入し、国内法化するにあたって、いくつかの問題点がある。

まず第1に、1952年船舶アレスト条約が成立し、ヨーロッパ先進諸国が加入している中であって、わが国が、何故加盟しなかったかである。わが国は、船主国かつ荷主国であり、海運企業育成という海運政策の立場からも、また当時の海運企業の景気が比較的良好であったことも影響しているように思われる。また、便宜置籍船が多い実態に鑑みると、どの程度シスター・シップ・アレストが意味があるのか、また、問題の多いとされている便宜置籍船が更に増加してこないかも問題である(法人格否認の法理がかかわるゆえんの1つといえようか)。ここ何年か海運不況が続き、現在やや上向きになってはいるものの、やはり不況時には、特にシスター・シップ・アレストは問題となってくるように思われる。

第2に、現在の法制度とのかねあいでも最も問題なのは、対象となっているシスター・シップたる船舶に、その船舶に固有の船舶先取特権や船舶抵当権で該船舶にかかっていける部分を除いた部分について、シスター・シップ・アレストはきわめて有益と考えられる(特に被害者救済の点からはしかりである)。し

かし、その部分がないときにまで、この制度を導入するのか、その際いろいろな紛争が起きたときに仲裁に持ち込むのは妥当かという点等は、問題である。これは、海産をどう捉えるのか、一般財産とのかねあい等とのかかわりあいもある問題である（学説としては、現在の法制度の下において、一般財産の中に、特に船舶先取特権・船舶抵当権でかかっている部分を除いた部分を含めしめる見解もあるかもしれないが）。

第3に、船主責任制度とのかねあいであり、責任制限の範囲に限定されていくことになるが、手続上解決していくべき点が残されているように思われる。また、現在の制度が委付主義から移行した制度である点をどう考えるかも問題である。

第4に、シスター・シップは、1つか、複数か、複数とすれば、その相互間での優先順位は、どう考えればよいのかも問題である。

第5に、仮差押が第三者の権利を害することはないが、害する場合にどのような措置が要求されるかも問題となる。

第6に、船舶擬人化説とのかねあいをどう考えるかも問題である。

第7に、航空機等にかかっていく場合に拡張する必要性の存否やその調整も考えなくてはならない。更には、マレーバ・インジャンクションまで認める必要性も考慮しなければならない。

第8に、現在の不法行為責任規定や使用者責任規定等で、船舶を含めた一般財産に追求していくことで不十分か（国内法的に、及び1952年条約に加盟していない国家間では十分かもしれないが、加盟国との関係はどうか、国益と国際情勢をどうとらえるか）も問題である。あるいは、事件のたびに個別に契約交渉の方が妥当なのであろうか。

第9に、代位の規定の活用では不十分か（保険制度とのかねあい等）も問題となる。

第10に、ある種の船舶先取特権が「発航」によって消滅すること（この意味がしだいになくなりつつあるともいわれるが）との均衡をどうとるかである。⁽⁴⁸⁾

第11に、preferred mortgageを採用している国では、それとの調整をも必要になる場合があるだろう。

註(1) Sydney T.Harley, How To Secure a Maritime Lien (Lampart & Selway, 1981), at pp.15 et seq. ; William Tetley, Maritime Liens and Claims (London, 1985) at pp.642 et seq. 鴻常夫「海法統一に関する一九五二年五月一〇日ブリュッセル三条約について」海法会誌復刊2号165頁以下。

(2) William Tetley, *supra* note(1), at p.649

(3) *Ibid.*, at. pp.649~650

(4) 落合誠一「1985年船舶アレスト改正条約案について」海法会誌復刊29号(1985年)57頁以下, 同「マレバ・インジャンクション (Mareva Injunction) の形成と展開—英国保全手続法の大変革—」海法会誌復刊30号62頁以下, 同「船舶アレスト法規制の国際的統一への動向」法の支配64号9頁以下, 志水巖『船舶と債権者—英米日法の比較—』(㈱日本海運集会所, 昭和63年)5頁以下, 14頁以下, 20頁以下, 岡田豊基「イギリス海上運送におけるMareva Injunctionの研究—創設とその後の展開にみる判例の動向—」鹿児島大学法学論集第22巻第2号27頁以下, David Capper, Mareva Injunction (S.L.S./SWEET AND MAXWELL, 1988); William Tetley, *supra* note(1), pp.433~66. ; D.C.Jackson, Enforcement of Maritime Claims (London, 1985), pp.3~6, 9, 11~14, 123~24, 252~53, 377~82; Nigel Meeson, The Practice and Procedure of the Admiralty Court-Forms and Precedents-(1981), pp.205-10.

(5) 落合・海法会誌復刊29号59頁。

(6) 落合・海法会誌復刊29号59頁。

(7) William Tetley, *supra* note(1), pp.461~66. にほぼ全面的に依拠している。

(8) いわゆる人的令状(The writ in personam)は, その被告の現実のarrest

のためであった。彼は、その時、arrestから解放されるべく、担保を掲げるのである。見よ、F.L. Wiswall, *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800*, Cambridge, 1970 at p.16. 見よ、*The Alexander-(Larsen)*(1841)1Wm. Rob.288, at p.294; 166E.R.580 at p. 582におけるLushington博士による議論；特に*The Clara*(1855)Swab. 1 at p.3, 166E.R. 986 at p.987におけるLushington博士の見解を見よ。William Tetley, *supra* note(1), at p.461 n.1.

- (9) 該被告の物品 (goods) をarrestすることについてのこの訴訟手続 (procedure) は、その権利の主張者に既に存する海事リーエンを強行することを可能にする対物訴訟と混同されるべきではない。第1の手続において、それらの物品 (the goods) はその被告に属する以外に、その権利発生原因とどんな関係も持つべきではなかった。第2の手続において、そのリーエンが付着した該財産のみは、arrestされえた。見よ、*The Dictator* [1892] p.304 at p.311-313, *The Beldis* [1936] p.51 at p.66-75; the *Select Pleas in the Court of Admiralty*, Vol. I, Selden Society, Vol. 6, 1892 at p.lxxiのMarsdenによる序を見よ。William Tetley, *supra* note (1), at p.461 n.2.

- (10) Arthur Browne, *A Compendious View of the Civil Law and of the Law of the Admiralty*, 1802, Vol.2 at pp.434-435. Wiswall, *op.cit.* at p. 17をも見よ。そこで、彼は次のように述べている：

加害船舶のみがarrestされえたわけでなく、そればかりかその被告の他の諸船舶をもarrestされえた。そして彼に属する他のあらゆるgoodsも、それらがその管轄内にある限り、しかりであった。

William Tetley, *supra* note(1), at p.461 n.3.

- (11) Browne, *op.cit.*, at p.435; William Tetley, *supra* note(1), at p.461 n.

4.

- (12) *The Beldis* [1936] p.51; William Tetley, *supra* note(1), at p.461 n.

5.

(13) *The Dictator* [1892] p.304, *The Gemma* [1899] p.285, *The Duplex* [1912] p.8; William Tetley, *supra* note (1), at p.461 n.6.

(14) *Ibid.*, 第24章, Attachment, Mareva Injunction and Saisie Conservatoire.; René Rodière, *droit maritime*, Neuvième édition, 1982, pp.159 et s. 特にSaisie Conservatoireに関しては, pp.160 et s.; Convention internationale de 1952 pp.162 et s.; Mme S.Corniot, *Dictionnaire de Droit*, tome II, (1966)p.561 et s. 川上・實方・柳瀬『仏蘭西民法 [V] 財産取得法(4)』(有斐閣, 昭和31年) 222頁以下, 第2092条「債務者ハ其ノ現在及将来ノ総テノ動産不動産ヲ以テ其ノ債務ヲ履行スル義務ヲ負フ」

(Quiconque s'est obligé personnellement, est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobiliers, présents et à venir.) なお, Jean Blondiaux et al, *CODE CIVIL PRÉCÉDÉ DE LA CONSTITUTION BELGE CODE DE PROCÉDURE CIVILE CODE JUDICIAIRE*(BRUXELLES, 1970)p.285のCode Civil(2092). “Quiconque est obligé personnellement est tenu de remplir ses engagements sur tous ses biens mobiliers ou immobiliers, présents et à venir.”

(15) Rodière, *Traité, Le Navire*, 1980, et paras, 196-206 saisie-conservatoireの原理についての, あるより充実した議論のために。William Tetley *supra* note(1), at p.462 n.8.

(16) 1952年3月10日Brusselsで署名された。そして批准された。そして, 連合王国, ベルギー, フランス, ドイツ, ギリシャ, ポルトガル, スペイン, オランダを含む60ヵ国以上によって加入された。とりわけ, カナダと合衆国は, この条約について当事者ではないし, sister ship action in remに関する諸規定もまだ採用していない。William Tetley, *supra* note (1), at p.462 n.9.

(17) The 1952 Arrest of Ships Conventionは, 特にThe Banco [1971] p.

- 137 at p.152; [1971] 1 Lloyd's Rep.49 at p.52において、特に信頼されている。William Tetley, supra note(1), at p.463 n.10.
- (18) *The Acrux* [1965] p.391. そこで、Hewson J. は1956年the Administration of Justice Actは、海事リーエンの適用を拡張しないという見解をもった。William Tetley, supra note(1), at p.463 n.11.
- (19) *The Belids* [1936] p.51, *The Julindur*(1853)1 Sp. Ecc.&Ad.71, 164 E. R.42; William Tetley, supra note(1), at p.463 n.12.
- (20) *The Leoborg* No.2 [1964] 1 Lloyd's Rep.380; William Tetley, supra note(1), at p.463 n.13.
- (21) Browne, Civil Law, op.cit., at p.435; William Tetley supra note(1), at p.463 n.14.
- (22) (1885)10P.D.44 at pp.53, 54; (1886)11 App. Cas.270の中でthe House of Lordsにおいて、他の諸理由で支持された。何らかの理由のために、このケースは、the House of Lordsにおいて、*The Henrich Björn*事件として報告されている。William Tetley, supra note(1), at p.463 n.15.
- (23) (1840)3&4Vict. c.65; William Tetley supra note(1), at p.463 n.16.
- (24) *The Henrich Björn*(1885)10P.D.44 at p.54; William Tetley, supra note(1), at p.463 n.17.
- (25) [1936] p.51
- (26) *Ibid.*, at p.65-66
- (27) *Ibid.*, at p.72-75; William Tetley, supra note(1), at p.463 n.18, n.19, at p.464 n.20. *The Henrich Björn*事件と*The Beldis*事件と、第24章Attachment, Mareva Injunction and Saisie Conservatoireにおけるthe Admiralty attachmentのthe presumed expiryに関する議論を見よ。
- (28) 1956(4&5)Eliz.2, c.46; William Tetley supra note(1), at p.464 n.21.
- (29) 第23章, Binding the Shipsを見よ。*The Father Thames*[1979]2Lloyd's Rep.364をも見よ。William Tetley, supra note(1), at p.464 n.22.

- (30) *The Ledesco Uno* [1978] 2Lloyd's Rep.99; しかしながら *The Pemina* 108 [1978] 1Lloyd's Rep.311と *The Span Terza* [1982] 1Lloyd's Rep.225は反対である。William Tetley, *supra* note(1), at p.464 n.23.
- (31) *The I Congresso del Partido* [1977] 1 Lloyd's Rep. 536 at pp. 560-1, [1978] Q.B. 500 at p.538. Goff J. の理由づけは, *The Father Thames* [1979] 2Lloyd's Rep.364 at 366~7におけるSheen J. によって依拠されている。William Tetley, *supra* note(1), at p.464 n.24.
- (32) *The Maritime Trader* [1981] 2Lloyd's Rep.153. そこでは, Sheen J. は, *The Eschersheim* [1976] 2Lloyd's Rep.1事件におけるDiplock卿によるobiter dictumに従うべく, 拘束されていると感じている。しかしながら, *The Span Terza* [1982] 1Lloyd's Rep.225を見よ。そこでは, その控訴院は, 対物訴訟が, 1 傭船者によって所有されている 1 船舶に対して存在するという見解を持った; *The Sextum* [1982] 2Lloyd's Rep.532をも見よ, それは, *The Pemina* 108と *The Span Terza*における控訴院に従って, 次の効果まで認めている, 即ち, シスターシップ規定 (ここでは, 1956年 the Administration of Justice Actの第3条(4)) が, 責任がある 1 定期傭船者に属する 1 船舶のアレストを許し, そして, まさに加害船の所有者に属する他船 (another ship) のarrestは, 許していないという効果を認めている。William Tetley, *supra* note(1), at p.464 n.25.
- (33) 1981U.K. c.54, schedule 7. William Tetley, *supra* note(1), at p.464 n. 26, at p.655 et seq. のAppendix "E" を次に掲げる。

Appendix "E"

England and Wales

THE SUPREME COURT ACT 1981

Admiralty jurisdiction

20. Admiralty jurisdiction of High Court

- (1) The Admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say—
 - (a) jurisdiction to hear and determine any of the questions and claims mentioned in subsection (2);
 - (b) jurisdiction in relation to any of the proceedings mentioned in subsection (3);
 - (c) any other Admiralty jurisdiction which it had immediately before the commencement of this Act; and
 - (d) any jurisdiction connected with ships or aircraft which is vested in the High Court apart from this section and is for the time being by rules of court made or coming into force after the commencement of this Act assigned to the Queen's Bench Division and directed by the rules to be exercised by the Admiralty Court.
- (2) The questions and claim referred to in subsection (1)(a) are—
 - (a) any claim to the possession or ownership of a ship or to the ownership of any share therein;
 - (b) any question arising between the co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of that ship;
 - (c) any claim in respect of a mortgage of charge on a ship or any share therein;
 - (d) any claim for damage received by a ship;
 - (e) any claim for damage done by a ship;
 - (f) any claim for loss of life or personal injury sustained in consequence of

any defect in a ship or in her apparel or equipment, or in consequence of the wrongful act, neglect or default of-

- (i) the owners, charterers or persons in possession or control of a ship; or
- (ii) the master or crew of a ship, or any other person for whose wrongful acts, neglects or defaults the owners, charterers or persons in possession or control of a ship are responsible, beings an act, neglect or default in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of goods on, in or from the ship, or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship;
- (g) any claim for loss of or damage to goods carried in a ship;
- (h) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a thip;
- (i) any claim in the nature of salvage (including any claim arising by virtue of the application, by or under section 51 of the Civil Aviation Act 1949, of the law relating to salvage to aircraft and their apparel and cargo);
- (k) any claim in the nature of towage in respect of or an aircraft;
- (l) any claim in the nature of pilotage in respect of a ship or an aircraft;
- (m) any claim in respect of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance;
- (n) any claim in respect of the construction, repair or equipment of a ship or in respect of dock charges or dues;
- (o) any claim by a master or member of the crew of a ship for wages (including any sum allotted out of wages or adjudged by a superintendent to be due by way of wages;

- (p) any claim by a master, shipper, charterer or agent in respect of disbursements made on account of a ship;
 - (q) any claim arising out of an act which is or is claimed to be a general average act;
 - (r) any claim arising out of bottomry;
 - (s) any claim for the forfeiture or condemnation of a ship or of goods which are being or have been carried, or have been attempted to be carried, in a ship, or for the restoration of a ship or any such goods after seizure, or for droits of Admiralty.
- (3) The proceedings referred to in subsection (1)(b) are-
- (a) any application to the High Court under the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979 other than an application under section 55 of the Merchant Shipping Act 1894 for the appointment of a person to act as a substitute for a person incapable of acting;
 - (b) any action to enforce a claim for damage, loss of life or personal injury arising out of-
 - (i) a collision between ships; or
 - (ii) the carrying out of or omission to carry out a manoeuvre in the case of one or more of two or more ships; or
 - (iii) non-compliance, on the part of one or more of two or more ships, with the collision regulations;
 - (c) any action by shipowners or other person under the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979 for the limitation of the amount of their liability in connection with a ship or other property.
- (4) The jurisdiction of the High Court under subsection (2)(b) includes power to settle any account outstanding and unsettled between the parties in relation to the ship, and to direct that the ship, or any share thereof, shall be

sold, and make such other order as the court thinks fit.

(5) Subsection (2)(e) extends to-

- (a) any claim in respect of a liability incurred under the Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1971; and
- (b) any claim in respect of a liability falling on the International Oil Pollution Compensation Fund under Part I of the Merchant Shipping Act 1974.

(6) The reference in subsection (2)(i) to claims in the nature of salvage includes a reference to such claims for services rendered in saving life from a ship or an aircraft or in preserving cargo, apparel or, wreck as, under sections 544 to 546 of the Merchant Shipping Act 1894 or any Order in Council made under section 51 of the Civil Aviation Act 1949, are authorised to be made in connection with a ship or an aircraft.

(7) The preceding provisions of this section apply-

- (a) in relation to all ships or aircraft, whether British or not and whether registered or not and wherever the residence or domicile of their owners may be;
- (b) in relation to all claims, wherever arising (including, in the case of cargo or wreck salvage, claims in respect of cargo or wreck found on land); and
- (c) so far as they relate to mortgages and charges, to all mortgages or charges, whether registered or not and whether legal or equitable, including mortgages and charges created under foreign law:

Provided that nothing in this subsection shall be construed as extending the cases in which money or property is recoverable under any of the provisions of the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979.

21. Mode of exercise of Admiralty jurisdiction

(1) Subject to section 22, an action in personam may be brought in the High Court in all cases within the Admiralty jurisdiction of that court.

(2) In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(a), (c) or (s) or any such question as is mentioned in section 20(2)(b), an action in rem may be brought in the High Court against the ship or property in connection with which the claim or question arises.

(3) In any case in which there is a maritime lien or other charge on any ship, aircraft or other property for the amount claimed, an action in rem may be brought in the High Court against that ship, aircraft or property.

(4) In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), where-

(a) the claim arises in connection with a ship; and

(b) the person who would be liable on the claim in an action in personam ("the relevant person") was, when the cause of action arose, the owner or charterer of, or in possession or in control of, the ship,

an action in rem may (whether or not the claim gives rise to a maritime lien on that ship) be brought in the High Court against-

(i) that ship, if at the time when the action is brought the relevant person is either the beneficial owner of that ship as respects all the shares in it or the charterer of it under a charter by demise; or

(ii) any other ship of which, at the time when the action is brought, the relevant person is the beneficial owner as respects all the shares in it.

(5) In the case of a claim in the nature of towage or pilotage in respect of an aircraft, an action in rem may be brought in the High Court against the aircraft if, at the time when the action is brought, it is beneficially owned by

the person who would be liable on the claim in an action in personam.

(6) Where in the exercise of its Admiralty jurisdiction, the High Court orders any ship, aircraft or other property to be sold, the court shall have jurisdiction to hear and determine any question arising as to the title to the proceeds of sale.

(7) In determining for the purposes of subsections (4) and (5) whether a person would be liable on a claim in an action in personam it shall be assumed that he has his habitual residence or a place of business within England or Wales.

(8) Where, as regards any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), a ship has been served with a writ or arrested in an action in rem brought to enforce that claim, no other ship may be served with a writ or arrested in that or any other action in rem brought to enforce that claim: but this subsection does not prevent the issue, in respect of any one such claim, of a writ naming more than one ship or of two or more writs each naming a different ship.

なお、the Civil Jurisdiction and Judgements Act 1982については、D.C. Jackson, *supra* note (4), at pp. 352~361.

(34) D.C. Jackson, Admiralty Jurisdiction-The Supreme Court Act 1981, [1982] L.M.C.L.Q.236による諸々のコメントを見よ。William Tetley, *supra* note (1), at p.465 n.27.

(35) *The Banco* [1971] p.137 at p.151におけるDenning, M.R.卿; *The Dictator* [1892] p.304をも見よ; *The Gemma* [1899] p.285; *The Duplex* [1912] p. 8; William Tetley, *supra* note (1), at p.465 n.28.

(36) *The Banco*, *ibid.*, at p.151. *Castrique v. Imrie*, (1870) L.R.4H.L.414 at p. 432; William Tetley, *supra* note (1), at p.466 n.29.

(37) 第24章A Hachment, Mareva Injunction and Saisie Conservatoireを見よ。William Tetley, *supra* note (1), at p.466 n.30.

- (38) *Ibid.*, at pp.434et seq.
- (39) 見よ“Saisie Conservatoire”とフランスにおける Arrest, 後掲;William Tetley, *supra* note (1), at p.434 n.3.
- (40) 見よ, Mareva Injunctionと Wri in Rem-連合王国, 後掲;William Tetley, *supra* note (1), at p.434 n.4.
- (41) 落合・海法会誌復刊29号59頁以下。
- (42) 落合・海法会誌復刊29号62頁以下。
- (43) 落合・海法会誌復刊29号64頁以下。
- (44) 落合・海法会誌復刊29号67頁以下。
- (45) 落合・海法会誌復刊29号84頁以下。
- (46) 落合教授も,「法人格否認の法理は,その意味・機能をどのように理解するかということ自体についても争いがあり,その意味・内容についての各国の合意をとりつけ,さらにそれを条文化することは,きわめてむずかしい問題である。この問題の解決を各国法に譲った条約案は,その点において国際的法統一を断念するものであるが,止むを得ないものと言うべきであろう。」とする(海法会誌復刊29号86頁)。
- (47) 落合・海法会誌復刊29号68頁以下。
- (48) 拙稿「造船材料供給者の債権と船舶先取特権の一考察」琉大法学第37号76頁以下等を参照。この点でも, The Mareva injunctionとのかかわりが重要である。

〔資料〕 1. 1952年船舶アレスト条約原文

Sydney T.Harley, How To Secure a Maritime Lien (Lampart & Selway, 1981) p.153, pp.163et seq.;

William Tetley, Maritime Liens and Claims (London, 1985), pp.642et seq.

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEAGOING
SHIPS, BRUSSELS, MAY 10, 1952**

Article 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

- (1) "Maritimes Claim" means a claim arising out of one or more of the following:
 - (a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;
 - (b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;
 - (c) salvage;
 - (d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charter-party or otherwise;
 - (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;
 - (f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
 - (g) general average;
 - (h) bottomry;
 - (i) towage;
 - (j) pilotage;
 - (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
 - (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;
 - (m) wages of Masters, Officers, or crew;

- (n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
 - (o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
 - (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;
 - (q) the mortgage or hypothecation of any ship.
- (2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.
- (3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.
- (4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

- (1) Subject to the provisions of para. (4) of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no

ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated Article 1 (1) (o), (p) (q).

- (2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.
- (3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.
- (4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.

The Provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1(1) (1)(o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the

Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

- (1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:
 - (a) if the claimant has his habitual residence or principle place of business in the country in which the arrest was made;
 - (b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
 - (c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
 - (d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on September 23, 1910;
 - (e) if the claim is for salvage;
 - (f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.
- (2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has no jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

- (3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.
- (4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.
- (5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation's Convention of October 17, 1868.

Article 8

- (1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.
- (2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.
- (3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.
- (4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

- (5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit or ratification or accession, reserve

- (a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;
- (b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph (q).

Article 11

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the State represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Minister of Foreign Affairs.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

- (a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Any state not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 14(a).

Article 16

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

- (a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.
- (b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time there-

after declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

- (c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Done in Brussels, on May 10, 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

2. 1985年船舶アレスト改正条約案原文

海法会誌復刊第29号卷末34頁以下

DRAFT REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SER-GOING SHIPS

Done at Brussels, May 10th; 1952.

ARTICLE 1

DEFINITIONS

(1) "Maritime claim" means any claim concerning or arising out of the ownership, construction, possession, management, operation or trading of any ship, or out of a mortgage or an "hypothèque" or a charge of the same nature on any ship, or out of salvage operations relating to any ship, such as any claim in respect of:-

- (a) damage caused by the ship, whether in collision or otherwise;
- (b) loss of life or personal injury caused by the ship or occurring in connection with the operation or management of the ship;

- (c) salvage operations or any salvage agreement;
- (d) liability to pay compensation or other remuneration in respect of the removal or attempted removal of a threat of damage, or of preventive measures or similar operations, whether or not arising under any international convention, or any enactment or agreement;
- (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery or destruction of the wreck of the ship or her cargo;
- (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charterparty or otherwise;
- (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers in the ship, whether contained in a charterparty or otherwise;
- (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried in the ship;
- (i) general average;
- (j) towage;
- (k) pilotage;
- (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) or services supplied to the ship for her operation or maintenance;
- (m) construction, repair, converting or equipping of the ship;
- (n) port, canal and other waterway dues and dock charges;
- (o) wages and other sums (including social insurance contributions) payable to or on behalf or for the benefit of the master, officers or other members of the ship's complement in respect of their employment;
- (p) disbursements made in respect of the ship, by or on behalf of the master, owner, bareboat or other charterer or agent;
- (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or bareboat charterer;

- (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or bareboat charterer;
- (s) any dispute as to ownership or possession of the ship;
- (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship;
- (u) a mortgage or an “hypothèque” or a charge of the same nature on the ship;
- (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship;
- (2) “Arrest” means any detention, or restriction on removal, of a ship by order of a Court to secure a maritime claim when at the time of such detention or restriction that ship is physically within the jurisdiction of the State where the order has been made.

“Arrest” includes “attachment” or other conservatory measures, but does not include measures taken in execution or satisfaction of an enforceable judgment or arbitral award.

- (3) “Person” includes individuals, partnerships, unincorporated associations and bodies corporate, governments, their departments and public authorities.
- (4) “Claimant” means any person asserting a maritime claim.
- (5) “Court” means any competent judicial authority of a State.

ARTICLE 2

POWERS OF ARREST

- (1) A ship may be arrested or released from arrest only by or under the authority of a Court of the State in which the arrest is demanded or has been effected.
- (2) A ship may be arrest in respect of a maritime clame but in respect of no other clame.
- (3) A ship may be arrested even though she is ready to sail or is sailing.

- (4) A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that by virtue of a jurisdiction clause, arbitration clause or choice of law clause in any relevant contract the maritime claim in respect of which the arrest is effected is to be adjudicated in a State other than the State where the arrest is effected or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.
- (5) Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or her release shall be governed by the law of the State in which the arrest is demanded or has been effected.

ARTICLE 3

EXERCISE OF RIGHT OF ARREST

- (1) Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if:—
 - (a) the claim is secured by a maritime lien and is within any of the following categories—
 - (i) wages and other sums, including social insurance contributions, due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship,
 - (ii) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues,
 - (iii) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship,
 - (iv) liability in tort arising out of physical loss or damage caused by the operation of the ship other than loss of or damage to cargo, containers and passengers' effects carried on the ship,
 - (v) salvage, wreck removal and contribution in general average;
 - or

- (b) the claim is based upon a registered mortgage or a registered “hypothèque” or a registered charge of the same nature; or
- (c) the claim is related to ownership or possession of the ship; or
- (d) the claim is not covered by (a), (b), or (c) above and if—
 - (i) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is personally liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected, or
 - (ii) the bareboat charterer of the ship is personally liable for the claim and is bareboat charterer or owner of the ship when the arrest is effected.

(2) Arrest is permissible of any ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is personally liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:—

- (a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose; or
- (b) bareboat charterer, time charterer or voyage charterer of that ship.

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

(3) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the arrest of a ship which is not owned by the person allegedly liable for the claim shall be permissible only if, under the law of the State where the arrest is demanded, a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

ARTICLE 4

RELEASE FROM ARREST

- (1) A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been furnished in a satisfactory form.
- (2) In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and

form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the ship.

- (3) Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgment of liability nor as a waiver of any right to limit liability.
- (4) (a) If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security has been given in a State party, that security shall be ordered released on application to the Court in the State party save in exceptional cases where it would be unjust to do so.
(b) If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security being provided, any security given in a State party shall be ordered released to the extent that the total amount of security given in the two States exceeds—
 - (i) the claim for which the ship has been arrested, or
 - (ii) the value of the ship,whichever is the lower.
Such release shall, however, not be ordered unless the security given in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.
- (5) Where pursuant to paragraph (1) of this Article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

ARTICLE 5

RIGHT OF RE-ARREST AND MULTIPLE ARREST

- (1) Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been given to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the

same maritime claim unless:—

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate, provided that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or
- (b) the person who has already given the security is not, or is unlikely to be, able to fulfil some or all of his obligations; or
- (c) the ship arrested or the security previously given was released either-

- (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or

- (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.

(2) Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:—

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate; or
 - (b) the provisions of paragraph (1)(b) or (c) of this Article are applicable.
- (3) “Release” for the purpose of this Article shall not include any unlawful release or escape from arrest.

ARTICLE 6

PROTECTION OF OWNERS AND BAREBOAT CHARTERERS OF ARRESTED SHIPS

- (1) The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by

the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:—

- (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
 - (b) excessive security having been demanded and obtained.
- (2) The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:—
- (a) the arrest having been wrongful or unjustified, or
 - (b) excessive security having been demanded and obtained.
- (3) The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph (2) of this Article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.
- (4) If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of Article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph (2) of this Article may be stayed pending that decision.
- (5) Where pursuant to paragraph (1) of this Article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

ARTICLE 7

JURISDICTION ON THE MERITS OF THE CASE

- (1) The Courts of the State in which an arrest has been effected or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts

jurisdiction, or to arbitration.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this Article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.

(3) In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship:—

- (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits, or
- (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article,

such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.

(4) If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this Article then the ship arrested or the security given shall, upon request, be ordered released.

(5) If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this Article, or if proceedings before a competent Court in another State are brought in the absence of any such order, then unless such proceedings do not satisfy general requirements in respect of due process of law, any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security given in order to prevent her arrest or obtain her release.

(6) Nothing contained in the provisions of paragraph (5) of this Article shall restrict any further effect given to a foreign judgement or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was made or security

given to prevent her arrest or obtain her release.

ARTICLE 8

APPLICATION

- (1) This Convention shall apply to any sea-going ship, whether or not that ship is flying the flag of a State party.
- (2) This Convention shall not apply to State-owned ships exclusively used for governmental non-commercial service.
- (3) Noting in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.
- (4) This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.
- (5) This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.
- (6) Noting in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.
- (7) Noting in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of her flag procured by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.

ARTICLE 9

RESERVATIONS

A State may, when signing, ratifying, accepting or acceding to this Conven-

tion, reserve the right to refrain from applying the Convention to ships not flying the flag of a State party.